

11 कार्यालय प्रभागीय वनाधिकारी, बद्रीनाथ वन प्रभाग, गोपेश्वर 11

E-Mail:- dfo badrinath uta@yahoo.co.in Phone No :- 01372-252175

पत्रांक: 4764

/ 12-1

दिनांक, गोपेश्वर, मार्च

20 /2023

सेवा में,

वन संरक्षक,

गढ़वाल वृत्त, उत्तराखण्ड, पौड़ी।

विषय:-

जनपद चमोली में राज्य योजना के अन्तर्गत डिम्बर-सुमल्टा मोटर मार्ग के कि०मी० 6.00 से ग्राम कोलाडुंग्री तक मोटर मार्ग के निर्माण हेतु 0.861 है० वन भूमि का गैर वानिकी कार्य हेतु लोक निर्माण विभाग को हस्तान्तरण हेतु चर्चा के सम्बन्ध में (Online No- FP/UK/ROAD/146204/2021).

संदर्भ:-

भारत सरकार पर्यावरण वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय एकीकृत क्षेत्रीय कार्यालय देहरादून की पत्र सं० 08वीं/यू०सी०पी०/06/17/2022/1582 दिनांक 16.02.2023.

महोदय,

उपरोक्त संदर्भित पत्र से विषयांकित परियोजना के वन भूमि हस्तान्तरण प्रस्ताव में भारत सरकार पर्यावरण वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय एकीकृत क्षेत्रीय कार्यालय देहरादून द्वारा प्रस्ताव में चाही गयी सूचना अधिशासी अभियन्ता, निर्माण खण्ड, लोक निर्माण विभाग, गौचर ने अपने पत्रांक 332/1सी० वन दिनांक 10.03.2023 से निम्नानुसार इस कार्यालय को प्रेषित किया गया है:-

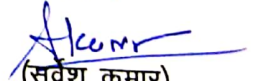
क्र०सं०	भारत सरकार चाही सूचना	उत्तर
	<p>उपरोक्त मौजूदा मार्ग से प्रस्तावित ग्राम की दूरी मात्र 150 मीटर है। परन्तु, यह स्पष्ट नहीं है कि ग्राम को मौजूदा मार्ग से जोड़ने हेतु 3 कि०मी० के मार्ग के निर्माण की आवश्यकता क्यों है। इस के अतिरिक्त, शैक्षणिक संस्थान प्रस्तावित संरेखण से जुड़े हुए प्रतीत नहीं होते हैं।</p> <p>साथ ही, प्रस्तावित मार्ग घने वन क्षेत्र से जा रहा है जो कि वनस्पति पर प्रतिकूल प्रभाव डाल सकता है। ग्राम के दूसरी (उत्तरी) ओर से पूर्व से ही एक मार्ग मौजूद है तथा यदि आवश्यक हो तो उस ओर से मार्ग को प्रस्तावित किया जा सकता है। आपसे अनुरोध है कि इस सम्बन्ध में अभिलेख/दस्तावेज/टीप इस कार्यालय में प्रेषित करने का कष्ट करें।</p>	<p>(1) लाभान्वित होने वाले गाँव कोलाडुंग्री ऊपर स्थित कर्णप्रयाग-नैनीसैण मोटर मार्ग से ऊर्ध्वाधर (Vertical) दूरी 150 के लगभग है न कि हवाई दूरी। उत्तराखण्ड शासन के शासनादेश संख्या 8167/111(2)/16-15 (सामान्य)/2018 दिनांक 31.12.2018 (संलग्न-1) के अनुसार पर्वतीय क्षेत्रों में 100 मी० ऊर्ध्वाधर (Vertical) दूरी वाले गाँव ही मोटर मार्ग से संयोजित माने जाये के अनुसार उक्त गाँव मोटर मार्ग से संयोजित करने की आवश्यकता है। Indain Road Congress Special Publication 20 के Rural Road Manual (संलग्न-2) के अनुसार Mountainous terrain में मोटर मार्ग की Ruling Gradient (Longitudinal Grade) 5 % अर्थात् 1:20 होना चाहिए, अतः 150 मीटर ऊर्ध्वाधर ऊचाई में मार्ग निर्माण हेतु:-150 x 20 = 3000 मीटर अर्थात् 3 कि०मी० मोटर मार्ग की आवश्यकता होगी।</p> <p>ग्राम के उत्तरी ओर मौजूद कर्णप्रयाग-नैनीसैण मोटर मार्ग से उक्त गाँव को मोटर मार्ग निम्न कारणों से प्रस्तावित नहीं किया जा रहा है-</p> <p>(i) मौजूदा कर्णप्रयाग-नैनीसैण मोटर मार्ग से उक्त गाँव को मोटर मार्ग ग्राम-विडोली एवं फलोटा से निकाला जा सकता है परन्तु प्रारम्भिक सर्वे के दौरान ही ग्राम-विडोली एवं फलोटा के भूमिधारकों द्वारा अपनी भूमि उक्त मोटर मार्ग में देने से मना कर दिया गया। अत्यधिक समय व्यतीत हो जाने एवं कई प्रयास के बावजूद उनके द्वारा अनापत्ति पत्र नहीं दिया गया। (संलग्न-3)</p>

		<p>(ii) यदि उक्त मोटर मार्ग से लाभान्वित होने वाले गाँव को जोड़ा भी जाता है तो भी 1:20 के Longitudinal Grade पर मार्ग की लम्बाई लगभग 3.00 कि०मी० से भी अधिक की आवश्यकता होती,</p> <p>जो कि प्रस्तावित संरक्षण (डिम्बर-सुमल्टा मोटर मार्ग के कि०मी० 6.00 से ग्राम कोलाडुंग्री तक) की लम्बाई 2.225 कि०मी० से ज्यादा है। इसके अतिरिक्त ऊपर स्थित Existing कर्णप्रयाग-नैनीसैण मोटर मार्ग से लाभान्वित गाँव को मार्ग निर्माण करने पर कई H.P. Bend की आवश्यकता पड़ेगी एवं आपके द्वारा सुझाये गये Alignment में Hill site cutting के दौरान गाँव नीचे होने के कारण गाँव को खतरा उत्पन्न हो सकता है जो कि तकनीकी दृष्टि से उपयुक्त नहीं है।</p> <p>(2) प्रस्तावित मोटर मार्ग के संरक्षण का दिनांक 26.11.2022 को प्रभागीय वनाधिकारी बद्रीनाथ वन प्रभाग गोपेश्वर के साथ स्थलीय निरीक्षण कर लिया गया है। (संलग्न 4-फोटोग्राफ) जिसमें स्पष्ट पाया गया है कि शैक्षणिक संस्थान जूनियर हाई स्कूल कोलाडुंग्री पूर्ण रूप से प्रस्तावित मोटर मार्ग से जुड़ जायेगा एवं प्राथमिक विद्यालय कोलाडुंग्री को भी मोटर मार्ग से संयोजकता प्राप्त हो जायेगी। स्थल को जोड़ा जाना एक Obligatory Point है।</p> <p>(3) प्रस्तावित मार्ग मात्र 0.3 हरियाली घनत्व क्षेत्र से होकर गुजर रहा है जिसमें प्रभावित वृक्षों की संख्या 121 है एवं उसमें से 118 वृक्ष चीड़ के हैं। इस सम्बन्ध में प्रभागीय वनाधिकारी बद्रीनाथ वन प्रभाग गोपेश्वर द्वारा प्रमाण पत्र पूर्व में प्रेषित किया गया है।</p>
--	--	---

अतः उक्त प्रकरण में अपने स्तर से यथोचित कार्यवाही करने की कृपा करे।

संलग्न:- उपरोक्तानुसार।

भवदीय,


(सर्वेश कुमार)

प्रभागीय वनाधिकारी,
बद्रीनाथ वन प्रभाग, गोपेश्वर।

पत्रांक:- / दिनांकित।

प्रतिलिपि:- अपर प्रमुख वन संरक्षक एवं नोडल अधिकारी, वन संरक्षण उत्तराखण्ड देहरादून को उपरोक्तानुसार सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतु प्रेषित।

प्रतिलिपि:- अधिशासी अभियन्ता, निर्माण खण्ड, लोक निर्माण विभाग, गौचर को सूचनार्थ प्रेषित।

(सर्वेश कुमार)

प्रभागीय वनाधिकारी,
बद्रीनाथ वन प्रभाग, गोपेश्वर।

प्रेषक,

एस0एस0 टोलिया,
संयुक्त सचिव,
उत्तराखण्ड शासन।

2018/1

सेवा में

प्रमुख अभियन्ता,
लोक निर्माण विभाग,
उत्तराखण्ड, देहरादून।

लोक निर्माण विभाग-2

देहरादून दिनांक : 3/ दिसम्बर, 2018

विषय:

लोक निर्माण विभाग के अन्तर्गत मोटर मार्गों/सेतुओं के निर्माण की योजना/प्रस्ताव तैयार किये जाने हेतु नीति का प्रख्यापन।

महोदय,

उपर्युक्त विषयक मुझे यह कहने का निदेश हुआ है कि लोक निर्माण विभाग के अन्तर्गत मोटर मार्गों/सेतुओं के निर्माण की योजना/प्रस्ताव तैयार किये जाने तथा लोक निर्माण विभाग के अन्तर्गत विभागीय वार्षिक आद-व्ययक में प्राविधानित बजट को विभिन्न योजनाओं/मदों में विभाजित किये जाने के उद्देश्य से सम्यक विचारोपरान्त एतद्वारा निम्नवत नीति तत्काल प्रभाव से लागू की जाती है :-

- (i) राज्य मार्गों, मुख्य जिला मार्गों एवं अन्य जिला मार्गों के मानकानुसार नवीनीकरण हेतु वर्तमान स्थिति के सापेक्ष लगभग 25% घनराशि पृथक से प्रत्येक वार्षिक बजट में प्राविधानित की जाय।
- (ii) सड़क सुव्धा हेतु वार्षिक बजट के आकार की 5% एवं पुलों के निर्माण तथा रख-रखाव के लिये वार्षिक बजट के आकार की 15% घनराशि वार्षिक बजट में प्राविधानित की जाय।
- (iii) वार्षिक बजट की शेष घनराशि लगभग 85% नवनिर्माण एवं ग्रामीण मार्ग/हल्का वाहन मार्ग/वार्षिक अनुसंधान के लिए प्राविधानित की जाय।
- (iv) राज्य के पर्वतीय क्षेत्रों की भौगोलिक परिस्थिति, भूगर्भीय संरचना तथा वन एवं पर्यावरण के दृष्टिगत मार्ग से 100 मीटर की ऊर्ध्वाधर (Vertical) दूरी पर स्थित ग्राम को मोटर मार्ग से स्वतः ही संयोजित माना जाय।
- (v) जिन ग्रामों/आबादियों को किसी न किसी मार्ग से सड़क संयोजकता पूर्व से ही सुलभ हो उन ग्रामों/आबादियों को अतिरिक्त/दोहरी मार्ग संयोजकता सामान्यतः प्रदान न की जाय।
- (vi) राज्य के सीमित किस्तीय संसाधनों को देखते हुये 05 किमी० से अधिक लम्बाई के मोटर मार्गों को स्वीकृति हेतु द्वितीय चरण में प्रस्तावित न किया जाय वरन् अधिक लम्बाई वाले ऐसे मोटर मार्गों को एक एक करके (One by one) विभिन्न चरणों में स्वीकृति प्रदान की जाय।
- (vii) ऐसे मार्गों को, जो कि राज्य मार्ग या अन्य जिला मार्ग की श्रेणी में नहीं हैं तथा जिनमें प्रतिदिन यातायात 400 भारी वाहन से कम है, को बी.एम./एस.बी.बी.सी. द्वारा न किया जाय।
- (viii) समस्त आबादी वाले मार्गों के मुख्य मार्गों में निर्माण हेतु edge to edge ब्लैक टॉप/इन्टरलॉकिंग सी०सी० टार्डस्त अथवा Brick on Edge तथा पक्की नाती निर्माण का प्राविधान अवश्य रखा जाय।

(ix) मुख्यमंत्री आन्तरिक सम्पर्क योजना के तहत 500 मी० से अधिक लम्बाई एवं 4.25 मी० से अधिक चौड़ाई के मोटर मार्गों तथा 20 मीटर से अधिक लम्बाई के सेतुओं के निर्माण हेतु मा० विधायकों की प्राथमिकता वाले प्रस्तावों को लिया जायेगा। 02 लेन से कम चौड़ाई वाले मार्गों को सी०सी० के स्थान पर इन्टरलॉकिंग टाइल्स से किया जाय, जो M-40 से कम नहीं होगी।

(x) MORTH के परिपत्र संख्या : NH-15017/28/2018-P&M दिनांक 23.03.2018 के अनुसार पहाड़ी क्षेत्रों में 3000 PCUs प्रतिदिन से अधिक परन्तु 8000 PCUs से कम यातायात होने पर Intermediate lane (5.50 m) का प्राविधान, 10000 से अधिक PCUs यातायात होने पर 02 लेन अर्थात् 07 मी० कैरिज वे का निर्माण एवं 10000 से अधिक PCUs तथा 10 प्रतिशत प्रतिवर्ष से अधिक Traffic Growth पर 07 मी० कैरिज वे Paved Shoulder के साथ मार्ग निर्माण का प्राविधान किया जाय।

(xi) नये मोटर मार्गों के लिए सामान्य अनुरक्षण कार्यों हेतु कार्य समाप्ति के defect liability period सहित 03 वर्ष तक के लिये अनुबन्ध में ही यह प्राविधान कर दिया जाए कि मोटर मार्गों का अनुरक्षण भी सम्बन्धित ठेकेदार द्वारा प्रथम वर्ष हेतु कुल लागत का 0.5 प्रतिशत, द्वितीय वर्ष हेतु कुल लागत का 1.00 प्रतिशत तथा तृतीय वर्ष हेतु कुल लागत का 1.5 प्रतिशत की दरों पर किया जाय। इस अवधि में सामान्य अनुरक्षण मद से कोई धनशशि आवंटित नहीं की जायेगी।

(xii) पैदल/झूला सेतुओं के निर्माण में Carriage way की चौड़ाई 1.80 मी० तक सीमित रखी जाय। ग्रामीण मार्गों में नदी पर 02 किमी० से कम दूरी पर दूसरा सेतु निर्मित न किया जाय।

(xiii) सामान्यतः Single lane में निर्मित होने वाले Steel bridges के अन्तर्गत 57 मी० स्पान तक Modular bridges का निर्माण किया जाय, जिन्हें कि मविष्य में आवश्यकता पड़ने पर Two lane अथवा किसी भी सीमा तक Multi lane में विस्तारित किया जा सके।

(xiv) प्रदेश में ₹० 10.00 करोड़ से अधिक लागत तथा 60 मी० से अधिक स्पान के सेतुओं को E.P.C (Engineering Procurement Construction) Mode के माध्यम से करवाया जाय। विश्व बैंक परियोजनाओं के लिये यह प्राविधान उनकी सहमति पर ही लागू होंगे अन्यथा नहीं।

(xv) लोक निर्माण विभाग के अन्तर्गत पूर्व में स्वीकृत ऐसे निर्माण कार्यों, जिनकी वनभूमि की स्वीकृति विलम्ब से प्राप्त होने, स्थानीय स्तर पर विवाद होने या अन्य कारणों से श्रमिक/सामग्री की दरों में अत्यधिक वृद्धि होने के फलस्वरूप पूर्व स्वीकृत लागत में कार्य पूर्ण किया जाना सम्भव न हो, की पुनरीक्षित स्वीकृति को प्राथमिकता प्रदान की जाय।

कृपया उपरोक्त निर्देशों का कड़ाई से अनुपालन सुनिश्चित किया जाय।

यह आदेश वित्त अनुभाग-2 के अशासकीय संख्या-378/XXVII(2)/2018 दिनांक 31 दिसम्बर, 2018 में प्राप्त उनकी सहमति से जारी किये जा रहे हैं।

भवदीय

(एस०एस० टोलिया)

2/2

Decks of small cross drainage structures (culverts and minor bridges) should follow the same profile as the flanking road section without any break in the grade line.

2.11.1. Gradient : The rate of rise or fall with respect to the horizontal along the length of road expressed as ratio or a percentage is termed as the "gradient". Gradient should be carefully selected keeping in view the design speed and terrain. Various levels of gradients which are generally adopted for roads are as given below:

- (a) **Ruling gradient:** It is a gradient, which in the normal course must never be exceeded in any part of road.
- (b) **Limiting gradient:** It is a gradient steeper than the ruling gradient, which may be used, in restricted lengths where keeping within the ruling gradient is not feasible.
- (c) **Exceptional gradient:** It is a gradient steeper than the limiting gradient, which may be used in short stretches only in extraordinary situation.

Gradient upto the 'ruling gradient' may be used as a normal course in design. The 'limiting gradients' may be used where the topography of a place compels this or where the adoption of gentler gradients would involve additional cost. In such case also, the length of continuous grades steeper than the ruling gradients should be as short as possible.

'Exceptional gradients' are meant to be adopted only in very difficult situations and for short length not exceeding 100 m at a stretch. In mountainous and steep terrain, successive stretches of exceptional gradients must be separated by a minimum length of 100 m having gentler gradients. Recommended gradient for different classes of terrain except at hair-pin bends are given in Table 2.19. The rise in elevation over a 2 km length shall not exceed 100 m in mountainous terrain and 120 m in steep terrain. In hilly terrain, gradient should be such that it can be negotiated with the least change of gears by heavier vehicles to save time and operation cost.

TABLE 2.19. RECOMMENDED GRADIENTS FOR DIFFERENT TERRAIN CONDITIONS

Terrain	Ruling Gradient	Limiting Gradient	Exceptional Gradient
Plain and rolling	3.3 Per cent (1 in 30)	5 Per cent (1 in 20)	6 Per cent (1 in 16.7)
Mountainous terrain and steep terrain having elevation more than 3,000 m above the mean sea level	5 Per cent (1 in 20)	6 Per cent (1 in 16.7)	7 Per cent (1 in 14.3)
Steep terrain having elevation more than 3,000 m above the mean sea level	6 Per cent (1 in 16.7)	7 Per cent (1 in 14.3)	8 Per cent (1 in 12.5)

In the plain area, as the road is used by slow moving bullock carts and motor vehicles, gradient adopted should be such that it will not have adverse effect on bullock cart traffic.

2.11.2. Grade compensation at curves : At horizontal curves, the gradients should be eased by an amount known as the 'Grade Compensation' which is intended to offset the requirement of extra tractive effort at curves. This may be calculated from the following formula:

$$\text{Grade compensation (per cent)} = (30 + R) / R$$

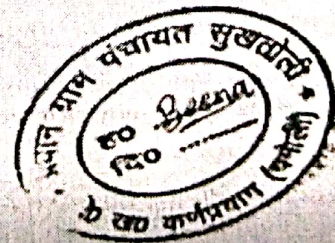
Subject to a maximum of 75/R, where R is radius of the curve in meters.

Since grade compensation is not necessary for gradients flatter than 4 per cent, while compensation of the grade they need not be eased beyond 4 per cent.

आपत्ति प्रभाव पत्र

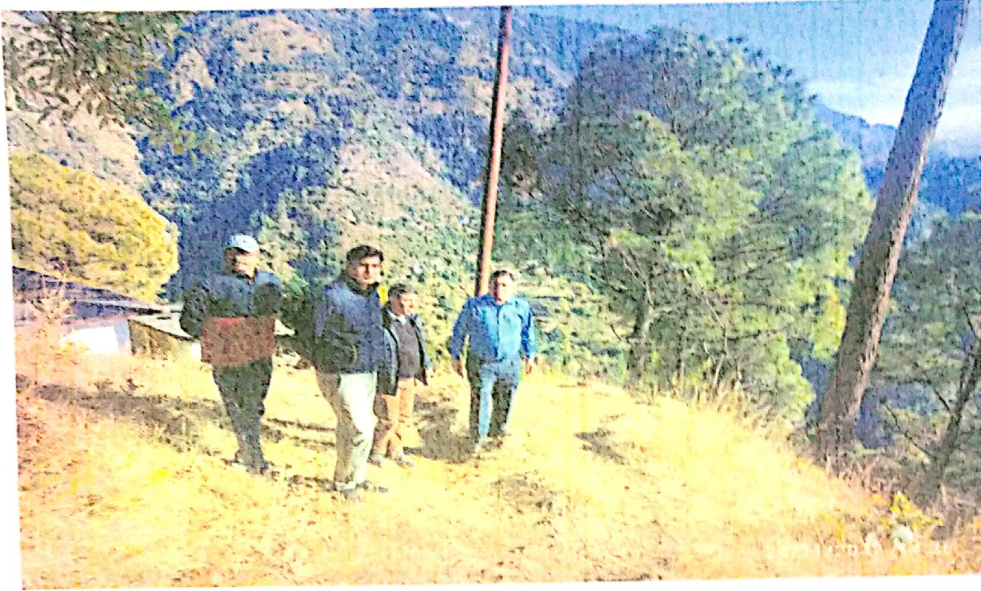
हम समस्त आमवासी फलोद्या आम पंचायत मुख्यालय की आम कोलाडुंगरी के आमवासियों द्वारा फलोद्या से कोलाडुंगरी तक मोटर मार्ग हेतु अनुरोध किया गया था, जिससे कि हमारी कृषि भूमि एवं जंगल पूरी तरह से प्रभावित हो रहे हैं तथा मोटर मार्ग निर्माण होने से जंगल को खतरा बना रहेगा, जिससे समस्त आमवासी फलोद्या वालों को चोर आपत्ति है।

शिवेंद्र सिंह	—
धलवीर सिंह	—
मनवीर सिंह	—
दलवीर सिंह	—
पुष्कर सिंह	—
हरि सिंह	—
ने-प्रान्त सिंह	—
देवेन्द्र सिंह	—
जसवंत सिंह	—
दलीप सिंह	—
जीवेंद्र सिंह	—



शंलग्न 4-

दिनांक 26.11.2022 को प्रभागीय वनाधिकारी बद्दीनाथ वन प्रभाग गोपेश्वर द्वारा डिम्बर-सुमल्टा मोटर मार्ग के कि०मी० 6.00 से ग्राम कोलाडुंग्री तक के संरक्षण का संयुक्त निरीक्षण किया गया।



M/22

सहायक अभियन्ता
निर्माण खण्ड लो०नि०वि०
गौचर